

CARLO GRISELLI
(*Presidente di Assoclearance*)

SLOT ALLOCATION: NORMATIVA E PRASSI IN ITALIA

Innanzitutto ringrazio il Presidente per questo ricordo; un bel tuffo nel passato, in un momento, come al solito, difficile, perché momenti facili nel trasporto aereo non ci sono mai stati, e probabilmente non ci saranno, trattandosi di un settore particolarmente complesso e difficile. Ringrazio l'organizzazione che mi ha dato l'opportunità di intervenire a questo Convegno.

Ricollegandomi un attimo a quello che ha detto l'amico Silingardi per i problemi di crescita dell'ENAC, l'Assoclearance è in un contesto differente in quanto è un'Associazione fra soggetti privati. Perciò, devo dire che siamo arrivati ad essere operativi in tempi brevissimi. Questo dimostra anche, a mio avviso, che, quando è necessario, il mondo pubblico si muove con grande velocità. Ricordo, per esempio, che dopo qualche ora dalla mia nomina a Presidente di questa Associazione è stato emanato il decreto del Governo che ci attribuiva la delega, e la Conferenza IATA sarebbe iniziata dopo soli sette giorni. Quindi, creazione dell'Associazione, nomina del Presidente, decreto ministeriale che dava la responsabilità all'Associazione della gestione, il tutto avendo a disposizione soltanto uno statuto. Ho l'impressione che quando c'è una necessità, i provvedimenti possono essere presi anche in tempi molto rapidi. Ricordo che all'epoca il Governo era criticato dalla Commissione Europea.

Assoclearance nasce nel 1997, dopo un lungo periodo travagliatissimo, in cui la gestione della *clearance* era nelle mani delle compagnie di bandiera. Mi sembra di ricordare che nel '71, con una disposizione del Ministero dei Trasporti, la *clearance* aeroportuale

veniva assegnata, per un certo numero di aeroporti, all'allora compagnia di bandiera, Alitalia, la quale l'ha gestita per 20 anni. Nel frattempo nascevano le prime proteste ed era emanato il Regolamento n. 95/93. Così, con un provvedimento, la responsabilità della *clearance* aeroportuale è passata dall'Alitalia alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile. Però, di fatto, chi continuava a gestire i mezzi tecnici ed uomini era sempre l'Alitalia. Ad un certo punto, questa Associazione fra gestori di aeroporti, coordinati e non, e fra un certo numero di vettori nazionali, prese corpo e con un decreto ministeriale gli fu data la delega di gestire la *clearance* aeroportuale.

Cosa si intende per *clearance* aeroportuale? Si intende il potere-dovere di assegnare una banda, un orario cioè in cui una certa compagnia deve operare. Questo, ovviamente, su quegli aeroporti definiti dallo Stato come pienamente coordinati o semplicemente coordinati. Ci sono certi aeroporti dove se tutti andassero quando vogliono, non ci sarebbe posto per tutti. Infatti, deve atterrare prima un aeroplano, poi, a una certa distanza, ne deve atterrare un altro, le società di gestione, o chi per esse, devono essere in grado di assisterlo, ci devono essere delle aerostazioni in grado di recepire, gestire, muovere i passeggeri in arrivo e in partenza, ci devono essere le piazzuole, ecc.

In Sicilia c'è un aeroporto che è eccellente dal punto di vista commerciale, mi riferisco all'aeroporto di Catania. Quest'ultimo è uno dei pochi aeroporti italiani dove c'è domanda di traffico e dove le compagnie straniere vogliono andare, dove ci potrebbe essere una grande attività *charter*. Però le infrastrutture tecnico-logistiche non sono ancora all'altezza (sto parlando ad esempio di parcheggi) per cui, in certe occasioni, bisogna dire di no.

Tornando al discorso dell'amico Silingardi, noi abbiamo raggiunto molto presto una buona operatività, tanto è vero che Asso-clearance è entrata nell'Associazione dei coordinatori europei a pieno titolo. Anche gli altri Paesi europei hanno, più o meno, organizzazioni simili, indipendenti. È previsto dal regolamento che il coordinatore risponde a tutti, ma principalmente alla Commissione europea. Il coordinatore non deve avere alcun tipo di legame con alcuna

compagnia aerea e con alcuna società di gestione. È giusto sottolineare che dopo i primi momenti di assestamento, ho trovato una situazione pregressa molto più normale di quella riportata sui giornali.

La nostra Associazione, per decreto ministeriale, deve seguire pedissequamente il regolamento 95/93 e, in effetti, è stato raggiunto un elevatissimo grado di operatività. Avendo visto ciò che avviene all'estero, non sono così convinto che la nostra indipendenza sia la stessa che si ha in altre Nazioni, ma che sia superiore. Ci sono alcuni organismi che hanno avuto i nostri stessi ritardi, ma in cui la gestione della *clearance* viene ancora svolta dalla compagnia di bandiera. Le retribuzioni dei dipendenti della Assoclearance sono pagate dai vettori e dai gestori che hanno degli interessi contrapposti. All'estero non sempre è così: ci sono coordinatori retribuiti dalla compagnia di bandiera; strutture di cui un terzo sono dipendenti dalla compagnia di bandiera locale.

Io credo che tutto questo discorso sul futuro della gestione della *clearance* aeroportuale avrà un periodo di travaglio molto lungo. Le regole che applichiamo tutti noi sono regole risalenti, almeno concettualmente, agli anni '60, scritte dai vettori perché questa era l'ottica e, quindi, l'interesse commerciale di allora. Di conseguenza, abbiamo visto che questo regolamento avrebbe dovuto già essere modificato due o tre volte, poi, in effetti, è rimasto tale e quale nonostante una grossa spinta da parte dei coordinatori che, invece, vorrebbero uno strumento più chiaro e definito. Le regole sono sufficientemente vaghe, non esistono possibilità sanzionatorie e addirittura la Commissione Europea ha incaricato *Price Waterhouse and Coopers* di fare una verifica sull'attuazione del Regolamento 95/93 in Europa. Assoclearance ha già risposto ai quesiti di *Price Waterhouse* tranne per ciò che riguarda la capacità aeroportuale, di competenza dell'ENAC. Però, è indubbio che questo Regolamento 95/93, almeno come indipendenza e organizzazione, non è ancora stato applicato in alcuni Paesi europei e vi saranno ancora resistenze a modificarlo.

L'Assoclearance ha come organi un Consiglio direttivo, composto da due esponenti dei vettori e due esponenti dei gestori, più il Presidente, un'Assemblea, un Collegio dei probiviri e un Col-

legio dei sindaci. I sindaci effettuano le verifiche contabili, i probiviri possono essere chiamati ad intervenire se ci sono delle differenze di vedute all'interno dell'Associazione o tra un esterno e l'Associazione; i probiviri sono tre membri esterni di chiara fama. Dal '97 ad oggi non abbiamo mai avuto *claim* ufficiali, presentati in caso di assegnazioni non corrette.

Dal punto di vista operativo ci siamo dotati, nel giro di sei mesi, di un sistema informatico differente da quello precedentemente impiegato da Alitalia, il TICOS. Come Assoclearance, ci siamo dotati di un sistema chiamato SCoRE, già utilizzato dagli svizzeri e dai danesi, che dal punto di vista costi-efficacia è molto funzionale.

Nella prima Conferenza, in Australia, c'è stato un passaggio di responsabilità tra l'Aviazione civile e noi. Ma la prima Conferenza gestita da Assoclearance è stata a Montreal. Vi sottolineo alcuni particolari per fare capire l'attenzione che hanno i vettori sull'argomento. Prima della Conferenza abbiamo ricevuto la programmazione che avrebbero voluto fare le compagnie aeree, l'abbiamo valutata, abbiamo visto su cosa dare una risposta positiva o negativa, mentre sono stati tenuti in sospenso quegli orari che, invece, non vanno bene e per i quali bisogna trovare una soluzione migliore per il vettore. All'epoca si usava ancora il sistema TICOS Alitalia che operava con collegamento al *main computer*, che era a Roma. Sui collegamenti sono avvenuti dei disservizi: il Canada non riusciva a parlare con Parigi, Parigi con Roma, ecc... Morale della favola, i primi tre giorni sono stati drammatici perché avevamo i computer spenti e il dato che ci eravamo portati non poteva essere gestito informaticamente. Di conseguenza, ad inizio Conferenza, quando le compagnie vengono per prendere gli appuntamenti fissati di mezz'ora in mezz'ora, non potevamo iniziare le trattazioni. Una grossa compagnia a cui avevamo dato un appuntamento, appuntamento rimandato per due o tre volte, ha mandato il vice direttore generale dell'aviazione civile a chiedere spiegazioni. Questo perché tutti pensano che il primo che si presenta trova gli orari migliori. C'è molta attenzione quindi su certi fatti che vanno gestiti con onestà, serenità e trasparenza. Noi siamo infatti costretti, su domanda di qualsiasi compagnia, di mostrare tutti i dati e le scelte effettuate.

L'Assoclearance ha un personale di estrazione differente perché due dipendenti provengono dalle società di gestione, tre da Alitalia, tre sono dei giovani che abbiamo preso con certe caratteristiche dall'esterno, che abbiamo addestrato e che, in sette-otto mesi, potranno essere in grado di lavorare da soli anche in Conferenza.

Vi devo dire anche che il nostro compito non è soltanto quello di gestire queste bande orarie. Innanzitutto, i dati fondamentali ci vengono dati dall'ENAC per la capacità aeroportuale. Esistono per ogni aeroporto dei comitati di coordinamento: all'interno di ogni comitato vengono discussi i vari parametri, che poi vanno trasmessi all'ENAC e successivamente formalizzati in: capacità movimenti orari con relativa flessibilità, passeggeri Schengen, passeggeri non Schengen, numero piazzuole. Questo è il risultato finale di quello che poi presentiamo in Conferenza. Sulla base di quei dati, prima della Conferenza, cominciamo a vedere quelle che possono essere le risposte positive e negative. Durante la Conferenza diamo quelli che sono i risultati finali e poi andiamo a gestire il post conferenza, con tutte le richieste di cambiamento, soprattutto, da parte delle piccole compagnie aeree.

Altra cosa di cui si occupa Assoclearance è verificare l'utilizzo dello *slot*. Abbiamo organizzato con costi ridotti un sistema ed adesso, per la prima volta in Italia, abbiamo la possibilità di verificare volo per volo se ogni compagnia ha volato lo *slot* giusto, se aveva un orario differente o se non ha volato. E qui inizia un percorso complesso, perché, individuate le irregolarità, i casi sono mantenere o non mantenere gli *slots*. Le regole dicono che per mantenerle devi avere volato l'80% dello *slot* assegnato. Se però hai volato con percentuale inferiore e giustifichi il perché e se la giustificazione è accettata, lo *slot* può essere mantenuto. Ma come fai a contestare lo *slot*, per esempio, ad una compagnia che ti dice che ha lo *slot* alle 9.00, ma che è arrivato alle 9.40. Sì, è possibile per noi scrivere all'ENAV e chiedere com'era la situazione quel giorno, dal punto di vista ATC, ma, a mio avviso, da persone di buon senso, lo *slot* gli va validato. Mi riesce più difficile, però, se la compagnia ha uno *slot* di partenza alle 9.00 e mette come schedulato nel tabellone le 10.00. Allora c'è qualcosa che non va. Ma

che provvedimenti dobbiamo prendere nei confronti di quel vettore che parte alle 10.00? Il relatore che ieri parlava del C.R.S. diceva che, a un certo punto, nelle combinazioni degli orari, la banda oraria ha un'importanza fondamentale e per una differenza di cinque minuti si va magari in seconda pagina. Quindi se una compagnia ha preso uno slot alle 9.00, sullo schedulato deve mettere quell'orario, non le 9.05 o le 8.55. Facendo un discorso di carattere generale, i cinque minuti fanno sì che, quando si va a chiedere una prenotazione con coincidenza sul computer dell'agenzia, quel volo lì, invece di essere in terza linea, va in prima linea. In tutta questa materia vi sono numerose irregolarità e non esistono sanzioni. Anche Assoclearance ha chiesto al Ministro la possibilità di sanzionare amministrativamente. Il regolamento dice che senza lo *slot* su certi aeroporti non si può andare. Fatte le verifiche, si trova sempre qualcuno che è arrivato senza dirlo a nessuno. Poche sono le possibilità di verificarlo, ma ciò è contrario al regolamento.

Ne deriva un grandissimo disordine di carattere generale. Che succede della nostra programmazione? Il nostro quadro riepilogativo va alla compagnia, alla società di gestione che lo utilizza per scopi commerciali e organizzativi ed alla Direzione d'aeroporto, ma che il mondo operativo ignora. Sono due mondi a parte, perché quello della *clearance* è un aspetto prettamente commerciale, con un certo impatto operativo. Il mondo operativo (l'ICAO, l'Eurocontrol, l'ENAV) lo ignora perché ha delle regole differenti. Allora la cosa è semplice: occorre fare colloquiare i due sistemi, commerciale e operativo. Ma non è così semplice. Faccio un esempio. Noi, quali coordinatori italiani, lavoriamo benissimo e ad esempio sistemiamo correttamente la domanda in base alla capacità di Malpensa, il coordinatore inglese fa la stessa operazione su Londra, e così via, per gli altri aeroporti. Ciascuno ha la sua capacità: 70, 60, 90. Arriva l'ora, si scaldano i motori e i voli partono puntuali. A un certo punto, però, si blocca tutto il meccanismo. Questo perché il sistema che applica il mondo operativo non è tarato su quello commerciale, quindi ci si trova d'improvviso una domanda di traffico che può essere superiore alla sua capacità. A quel punto si dovrebbero imporre delle procedure di selezione del traffico stesso. Ma chi è che ritarda? Ritarda quello che aveva avuto

l'orario corretto sulla Madrid-Francoforte o quello che aveva avuto l'orario corretto sulla Malpensa-Londra? Diventano due mondi che non colloquiano, ma che si scontrano. Le unità di coordinamento mettono ordine su quelle che sono le programmazioni aeroportuali, però sono le regole stesse che sono fatte in maniera tale per cui, in effetti, quest'ordine può esistere solo a livello di programmazione. Si rende necessario che chi avrebbe dovuto studiare questo tipo di problematica, e cioè l'Eurocontrol, si metta quindi al passo e cominci a rivedere come far colloquiare i due mondi, commerciale ed amministrativo, in maniera di armonizzarli il più possibile e come aumentare le capacità dei volumi di spazi aerei.

Per quanto riguarda le problematiche a terra, il problema è più semplice. Come avviene negli Stati Uniti, una volta che si satura un aeroporto, se ne costruisce un altro accanto. New York ha quattro, cinque aeroporti e Milano, nel suo piccolo, ne ha tre a disposizione. Siccome a Malpensa si dovrebbe passare da 760 movimenti, circa, di un lunedì di picco nella stagione estiva a circa 907 nel periodo invernale, quando questa situazione sarà satura, logica vorrebbe che si passasse su Linate o Bergamo in modo da saturare il sistema aeroportuale.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Ringraziamo il dott. Griselli, che ha evidenziato sempre più quanto sia complessa la problematica della regolazione dei servizi non di terra, ma di aria. Però poi mi è parso che, rispetto a questo quadro piuttosto a tinte fosche, abbia invece concluso con una visione abbastanza ottimistica su quelle che sono le possibilità di soluzione di questi problemi. Quindi, ripetiamo che dipende molto dalle persone trovare i giusti modi per accordarsi.

La relazione del prof. Franchi è una prosecuzione logica di questa problematica, in quanto riguarda l'ente da cui dipende il controllo di volo. Ho avuto modo di incontrare il prof. Franchi quando ero Ministro, so qual è la sua passione per questi problemi e, sicuramente, ci dirà cose di estremo interesse con l'integrazione anche per ciò che riguarda l'Agenzia sulla Sicurezza del Volo. A lui la parola.